






brake system for motor vehicles having a brake power assist unit

Patent number: DE19525985
Publication date: 1997-01-23
Inventor: UNTERFORSTHUBER JAKOB (DE)
Applicant: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (DE)
Classification:
- International: B60T8/00; B60T13/66; B60T13/52
- european: B60T8/24, B60T8/32D14, B60T8/44B, B60T8/48B4D2, B60T13/52
Application number: DE19951025985 19950717
Priority number(s): DE19951025985 19950717

Also published as:

 EP0754607 (A2)
 US5842751 (A1)
 JP9030385 (A)
 EP0754607 (A3)
 EP0754607 (B1)

Abstract not available for DE19525985

Abstract of correspondent: **US5842751**

A brake system for motor vehicles according to the invention has a brake power assist unit which generates an output brake power by superimposing an auxiliary power on a control power input by the brake pedal, and a hydraulic wheel brake regulating system which can generate a higher pressure in the wheel brake cylinder than the pressure set by the output brake power. An analysis device recognizes when the ratio of the auxiliary power to the control power falls below a predetermined value, after which a control device causes the hydraulic wheel brake regulating system to generate a desired pressure in the wheel brake cylinders which at least partially compensates the effect on the actual pressure due to the auxiliary power decreasing in relationship to the control power. The point at which the ratio of the auxiliary power to the control power falls below the predetermined value may be detected by a mechanical stop which interacts with an electric sensor device and/or by an electric signal which is emitted by a pressure sensor device when the auxiliary pressure is at least almost completely exhausted.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)



⑨ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 195 25 985 A 1**

⑤ Int. Cl.⁶:
B 60 T 8/00
B 60 T 13/66
B 60 T 13/52

⑳ Aktenzeichen: 195 25 985.8
㉑ Anmeldetag: 17. 7. 95
㉒ Offenlegungstag: 23. 1. 97

DE 195 25 985 A 1

⑦ Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München, DE

⑧ Erfinder:
Unterforsthuber, Jakob, 82216 Maisach, DE

⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

DE	43 32 838 C1
DE	43 40 921 A1
DE	42 28 277 A1
DE	42 17 409 A1
DE	40 00 324 A1
DE	38 15 768 A1
EP	03 79 329 A2

④ Bremsanlage für Kraftfahrzeuge mit einem Bremskraftverstärker

⑤ Bei einer Bremsanlage für Kraftfahrzeuge mit einem Bremskraftverstärker, der eine Ausgangsbremskraft durch die Überlagerung der Betätigungskraft mit einer Hilfskraft erzeugt, und mit einem hydraulischen Radbremsregelsystem, durch das in den Radbremszylindern ein höherer als der die Ausgangsbremskraft eingesteuerte Druck erzeugbar ist, ist eine Auswertevorrichtung und eine Steuervorrichtung vorgesehen.

Die Auswertevorrichtung erkennt das Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft.

Die Steuervorrichtung erzeugt nach Unterschreiten dieses Verhältnisses mittels des hydraulischen Radbremsregelsystems einen Soll-Druck in den Radbremszylindern, der die Auswirkung auf den Ist-Druck durch die im Verhältnis zur Betätigungskraft abnehmende Hilfskraft zumindest teilweise kompensiert.

Das Unterschreiten des vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft wird durch einen diesem zugeordneten mechanischen Anschlag, der mit einer elektrischen Sensorvorrichtung zusammenwirkt, und/oder durch ein elektrisches Signal erfaßt, das eine Drucksensorvorrichtung abgibt, wenn der Hilfsdruck zumindest nahezu vollständig erschöpft ist.

DE 195 25 985 A 1

Die Erfindung bezieht sich auf eine Bremsanlage für Kraftfahrzeuge mit einem Bremskraftverstärker nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Beispielsweise aus der DE 43 40 921 A1 ist eine Bremsanlage für Kraftfahrzeuge mit einem hydraulischen Radbremsregelsystem bekannt, durch das in den Radbremszylindern ein höherer als vom Fahrer eingesteuerter Druck erzeugbar ist. Der vom Fahrer auf den Hauptbremszylinder eingesteuerte Druck ergibt sich üblicherweise durch eine Ausgangsbremskraft eines Bremskraftverstärkers. Diese Ausgangsbremskraft ergibt sich durch die Überlagerung der Betätigungskraft, die vom Fahrer auf das Bremspedal ausgeübt wird, mit einer durch den Bremskraftverstärker erzeugten Hilfskraft.

Es sind Bremskraftverstärker bekannt, deren Hilfskraft in Abhängigkeit von verschiedenen Betriebsparametern des Kraftfahrzeugs bei einer bestimmten Betätigungskraft erschöpft ist. Beispielsweise ist bei Unterdruck-Bremskraftverstärkern die Hilfskraft im sog. Aussteuerungspunkt erschöpft. Der Aussteuerungspunkt ist beispielsweise von der Verstärkergröße und dem anliegenden Unterdruck in der mit der Unterdruckquelle verbundenen Kammer des Bremskraftverstärkers abhängig. Die Unterdruckquelle bei Otto-Motoren ist beispielsweise der momentane Unterdruck im Ansaugtrakt der Brennkraftmaschine. Dieser Unterdruck ist wiederum abhängig vom Betriebszustand, den Brennkraftmaschinensteuerungsparametern, der Drehzahl, der Temperatur, der Größe der Zylindereinheiten und dem Wirkungsgrad der Brennkraftmaschine. Somit kann der Aussteuerungspunkt bzw. das Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft nicht eindeutig einer festen Betätigungskraft zugeordnet werden.

Ist der Aussteuerungspunkt erreicht bzw. ist das vorgegebene Verhältnis der Hilfskraft zur Betätigungskraft unterschritten, ist eine weitere Erhöhung der Ausgangsbremskraft des Bremskraftverstärkers nur noch ausschließlich bzw. in stark erhöhtem Maße durch die Betätigungskraft des Fahrers möglich. Eine derartige Situation tritt beispielsweise dann auf, wenn der Unterdruck und/oder der Reibwert an der Radbremse sehr niedrig ist. Für eine Vollverzögerung müßte daher der Fahrer die Betätigungskraft ungewöhnlich stark steigern, um die gewünschte Verzögerung zu erreichen. Die Gefahr eines sehr niedrigen Unterdrucks wird zukünftig verstärkt bestehen, da sich die Brennkraftmaschinensteuerung zur Erfüllung der zukünftigen Abgasanforderungen auf die Unterdruckerzeugung stark negativ auswirken wird. Als Gegenmaßnahme könnten zwar die Bremskraftverstärker entsprechend vergrößert werden, jedoch bereitet die Unterbringung der Bremskraftverstärker bereits heute Bauraumprobleme. Außerdem werden die Bedieneigenschaften umso schlechter, je größer der Bremskraftverstärker ist.

Es ist Aufgabe der Erfindung, eine Bremsanlage eingangs genannter Art derart zu verbessern, daß zu jedem Betriebszustand des Kraftfahrzeugs die gewünschte Verzögerung durch eine Bremsmaßnahme erreicht wird, ohne einen größeren Bauraum für den Bremskraftverstärker zu benötigen.

Diese Aufgabe wird durch die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst.

Erfindungsgemäß ist eine Auswertevorrichtung vorgesehen, die das Unterschreiten eines vorgegebenen

Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft erkennt. Weiterhin ist eine Steuervorrichtung vorgesehen, die nach Unterschreiten dieses Verhältnisses mittels des hydraulischen Radbremsregelsystems einen Solldruck in den Radbremszylindern erzeugt, der die Auswirkung auf den Istdruck durch die im Verhältnis zur Betätigungskraft abnehmende Hilfskraft zumindest teilweise kompensiert.

Das Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft kann beispielsweise der für Unterdruck-Bremskraftverstärker definierte Aussteuerungspunkt oder auch eine zumindest nahezu vollständige Erschöpfung der Hilfskraft eines beliebigen anderen Bremskraftverstärkers sein. Allgemein liegt der Erfindung der Gedanke zugrunde, daß bei Abnahme der vom Fahrer üblicherweise erwarteten Hilfskraft der Druck im Radbremsregelsystem, beispielsweise durch eine ohnehin vorhandene Hydraulikpumpe, entsprechend der Abnahme der Hilfskraft erhöht wird. Vorzugsweise wird der Druck in den Radbremszylindern derart erhöht, daß eine Bremswirkung erreicht wird, die auftreten würde, wenn ohne zusätzlicher Erhöhung des Druckes das Verhältnis der Hilfskraft zur Betätigungskraft beibehalten werden würde.

Da für die Erfindung notwendige, hydraulische Radbremsregelsysteme, insbesondere Allrad-ASC-Regelsysteme, ohnehin bekannt und immer häufiger vorhanden sind, wird eine Verbesserung der Bremsanlage für Kraftfahrzeuge erreicht, ohne bauraumvergrößernde konstruktive Maßnahmen ergreifen zu müssen. Darüber hinaus entsteht bei keinem Fahrbetriebszustand für den Fahrer der Eindruck, daß die Bremsbetätigung keine Wirkung mehr zeigt.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung ist der Gegenstand des Patentanspruchs 2.

Erfindungsgemäß ist durch die konstruktive Ausgestaltung des Bremskraftverstärkers dem Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft ein mechanischer Anschlag zugeordnet, der mit einer elektrischen Sensorvorrichtung zusammenwirkt.

Vorzugsweise wird bei Erschöpfung der Hilfskraft durch einen mechanischen Anschlag ein Schalter betätigt. Dies ist eine besonders einfache Art und Weise, eine abnehmende oder erschöpfte Hilfskraft zu erkennen.

Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung ist der Gegenstand des Patentanspruchs 3, der sich auf einen Hilfsdruck- (z. B. Überdruck- oder Unterdruck-)Bremskraftverstärker bezieht.

Das Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft entspricht dem zumindest nahezu vollständigen Erreichen des Aussteuerungspunktes des Hilfsdruck-Bremskraftverstärkers. Das zumindest nahezu vollständige Erreichen des Aussteuerungspunktes wird durch ein elektrisches Signal erfaßt, das eine Drucksensorvorrichtung abgibt, wenn der Hilfsdruck zumindest nahezu vollständig erschöpft ist.

Beispielsweise wird ein vollständiges Erreichen des Aussteuerungspunktes bei einem Unterdruck-Bremskraftverstärker durch einen Druckschalter in der bei Betätigung der Bremse mit Atmosphärendruck beaufschlagten Kammer erfaßt. Der Hilfsdruck ist erschöpft, wenn in der bei Betätigung der Bremse mit Atmosphärendruck beaufschlagten Kammer der Unterdruck in Atmosphärendruck übergegangen ist.

Alternativ kann jedoch beispielsweise auch das zumindest nahezu vollständige Erreichen des Aussteue-

runbspunktes durch einen Drucksensor in der bei Betätigung der Bremse mit Atmosphärendruck beaufschlagten Kammer ermittelt werden, der kontinuierlich den Unterdruckverlauf erfaßt. Vorzugsweise werden die elektrischen Signale der Sensorvorrichtung in der Kammer an die Auswertevorrichtung und die Steuervorrichtung weitergegeben.

Ein derartiger Drucksensor oder Druckschalter kann auch bei Hydraulik- und/oder Überdruck-Bremskraftverstärkern angewandt werden. Hierzu wird der Druck im Bremskraftverstärker z. B. mit dem Druck in der Druckenergieversorgungsleitung verglichen (Differenzdruckschalter).

Mit dieser erfindungsgemäßen Weiterbildung kann eine Abnahme bzw. eine erschöpfte Hilfskraft erkannt werden, ohne konstruktive Änderungen des Bremskraftverstärkers vornehmen zu müssen.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt. Es zeigt

Fig. 1 einen Unterdruck-Bremskraftverstärker bei unbetätigtem Bremspedal,

Fig. 2 einen Unterdruck-Bremskraftverstärker bei leicht betätigtem Bremspedal,

Fig. 3 einen Unterdruck-Bremskraftverstärker im Aussteuerungspunkt und

Fig. 4 eine erfindungsgemäße Druckerhöhung nach Erreichen des Aussteuerungspunktes.

In den Fig. 1 bis 3 sind gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen. In dem Ausführungsbeispiel ist als Bremskraftverstärker ein Unterdruck-Bremskraftverstärker schematisch dargestellt.

Entsprechend der Fig. 1 bis 3 weist der Bremskraftverstärker zwei Kammern A und B auf. Die Unterteilung des Bremskraftverstärkers in diese zwei Kammern A und B schafft die elastische Membran 5. Die Kammer A ist mit einer hier nicht dargestellten Unterdruckquelle verbunden. Ein Ventilgehäuse 1 ist mit der Membran 5 fest verbunden und steuert bei der Betätigung der Bremse den Atmosphärenlufteinlaß in die Kammer B.

Eine Betätigungsstange 9 ist mit dem Bremspedal wirkverbunden. Mit der Betätigungsstange 9 ist über eine Feder 6 ein Steuerventil 2 verbunden. Weiterhin ist an der Betätigungsstange 9 über eine Feder 10 ein Ventilkolben 3 mit einem Fühlkolben 11 befestigt. Der Ventilkolben 3 oder dessen Riegel 3.1 weist eine elektrisch leitende Bahn auf, die als Schalter 14 mit gegenüberliegenden Kontakten, die auf einer Reaktionsscheibe 7 aufgebracht sind, zusammenwirken kann. Die Reaktionsscheibe 7 ist zumindest im Bereich 7.1 elastisch.

Die Reaktionsscheibe 7 ist mit einem Reaktionskolben 8 verbunden, der bei Betätigung des Bremspedals auf den hier nicht mehr dargestellten Hauptbremszylinderkolben drückt. Auf die Reaktionsscheibe 7 trifft der Fühlkolben 11 auf.

In Fig. 1 sind beide Kammern A und B durch einen geöffneten Kanal zwischen dem Steuerventil 2 und der Dichtkante 4 des Ventilgehäuses 1 verbunden. Hierdurch herrscht gleicher Unterdruck in beiden Kammern A und B. Eine Sensorvorrichtung 13 in Form eines Druckschalters ist in der Kammer B angeordnet und mit einer hier nicht dargestellten Auswerte- und Steuervorrichtung elektrisch verbunden. Der Druckschalter 13 ist solange geöffnet, bis in der Kammer B der Unterdruck abgebaut wurde und Atmosphärendruck herrscht (vgl. Fig. 3). Solange kein Atmosphärendruck in der Kammer B herrscht und/oder solange der Schalter 14 geöffnet ist, ist der Aussteuerungspunkt noch nicht erreicht. In Fig. 1 sperrt das Steuerventil 2 jedoch den Zugang zur Atmo-

sphäre noch ab.

In Fig. 2 wird das Bremspedal und damit die Betätigungsstange 9 in Pfeilrichtung leicht betätigt, wodurch sich der Ventilkolben 3 mit anliegendem Steuerventil 2 zur Dichtkante 4 am Ventilgehäuse 1 bewegt. Hierdurch wird der zuvor geöffnete Kanal zwischen dem Steuerventil 2 und der Dichtkante 4 geschlossen und somit die Verbindung zwischen den beiden Kammern A und B unterbrochen. Die Schalter 13 und/oder 14 sind weiterhin beide geöffnet.

Gemäß Fig. 3 hebt bei weiterer Betätigung der Betätigungsstange 9 der Ventilkolben 3 vom Steuerventil 2 weiter ab (vgl. gestrichelte Linie des Ventilkolbens 3). Luft mit Atmosphärendruck strömt durch Kanäle im Ventilgehäuse 1 zur Kammer B. Die Kammer A hat ständig eine Verbindung zur Unterdruckquelle. Der Atmosphärendruck wirkt auf die Membran 5. Da die Membran 5 mit dem Ventilgehäuse 1 fest verbunden ist, wird das Ventilgehäuse 1 mitgenommen. Hierdurch wird die über die Betätigungsstange 9 auf die Reaktionsscheibe 7 ausgeübte Betätigungskraft F_B (Fig. 4) mit einer Hilfskraft überlagert, wodurch sich die mit dem linken Pfeil dargestellte Ausgangsbremskraft des Bremskraftverstärkers ergibt. Der Kraftverlauf erfolgt über das Ventilgehäuse 1, die Reaktionsscheibe 7 und den Reaktionskolben 8. Die Hilfskraft und die Betätigungskraft stehen bis zum Aussteuerungspunkt (AP) gemäß der inneren Verstärkerübersetzung in einem vorgegebenen Verhältnis v_0 (Fig. 4).

Bei kontinuierlicher Erhöhung der Betätigungskraft F_B wird der Unterdruck in der Kammer B kontinuierlich gemindert. In Abhängigkeit von dem in der Kammer A gerade herrschenden Unterdruck wird bei einer bestimmten Betätigungskraft F_{B0} der Aussteuerungspunkt AP erreicht (Fig. 4). Die Ausgangsbremskraft des Bremskraftverstärkers kann nunmehr lediglich durch Erhöhung der Betätigungskraft ohne Hilfskraftüberlagerung erfolgen.

Da im Aussteuerungspunkt in der Kammer B nunmehr voller Atmosphärendruck herrscht, ist in Fig. 3 der Schalter 13 geschlossen. Weiterhin ist auch der Schalter 14 durch den mechanischen Anschlag des Ventilkolbens 3 bzw. des Riegels 3.1 auf der Reaktionsscheibe 7 geschlossen. Im Aussteuerungspunkt wird der elastische Bereich 7.1 der Reaktionsscheibe 7 durch den Fühlkolben 11 eingedrückt, so daß der Riegel 3.1 des Ventilkolbens 3, der die leitende Kontaktbahn aufweist, an die gegenüberliegenden Kontaktpunkte, die auf dem Ventilgehäuse 1 (hier nicht dargestellt) oder auf der Reaktionsscheibe 7 aufgebracht sind, angelegt wird. Diese Position entspricht dem mechanischen Anschlag, der dem Aussteuerungspunkt AP bzw. dem Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft zugeordnet ist.

Hierdurch wird der Schalter 14 geschlossen, der ebenfalls mit der Auswerte- und Steuervorrichtung verbunden ist. Die Schalter 13 und 14 können alternativ oder in Kombination miteinander eingesetzt werden.

In einer Weiterbildung des Ausführungsbeispiels ist beispielsweise bei Anwendung des Schalters 14 für einen geregelten oder gesteuerten Druckabbau ein weiterer Schalter 12 vorgesehen, der geschlossen wird, wenn die Betätigungskraft F_B auf die Betätigungsstange 9 reduziert wird. Diese "Lösestellung" ist ebenfalls durch einen mechanischen Anschlag, der in diesem Fall den Schalter 12 schließt, definiert.

In Fig. 4 ist die erfindungsgemäße Regelung dargestellt, nachdem der Aussteuerungspunkt AP, der hier als

Beispiel des Unterschreitens eines vorgegebenen Verhältnisses der Hilfskraft zur Betätigungskraft dient, erreicht und erkannt wurde.

In Fig. 4 ist auf der Abszisse die Betätigungskraft F_B und auf der Ordinate der Ist-Druck p in zumindest einem Radbremszylinder aufgetragen. Der Druck in den Radbremszylindern ist gleichbedeutend für die Erfindung mit dem Druck in den Hauptversorgungsleitungen des hydraulischen Radbremsregelsystems.

Ausgehend von der "Lösestellung" 0 wird die Betätigungskraft bis zu einem Wert F_{B0} erhöht. Der Verlauf des Ist-Drucks p in dem Radbremszylinder ist bis zu dem Wert p_0 gleich dem Soll-Druck in dem Radbremszylinder, der sich durch den Bremswunsch des Fahrers in Form der Betätigungskraft F_B ergibt. Beispielsweise ist in der Auswerte- und Steuervorrichtung eine Kennlinie abgelegt, die jedem Wert der Betätigungskraft F_B einen Soll-Druck p in den Radbremszylindern oder in der Hauptversorgungsleitung des hydraulischen Radbremsregelsystems zuordnet. Diese Kennlinie wird entsprechend dem vorgegebenen Verhältnis v_0 der Hilfskraft zur Betätigungskraft F_B definiert. Im dargestellten Beispiel nach Fig. 4 weist diese Kennlinie einen linearen Verlauf auf, mit einer Steigung y/x , die proportional zu dem vorgegebenen Verhältnis v_0 der Hilfskraft zur Betätigungskraft F_B ist. Dieses Verhältnis v_0 ergibt sich bis zum Aussteuerungspunkt AP allein durch konstruktive Maßnahmen des Bremskraftverstärkers. Jedoch ist der Aussteuerungspunkt selbst abhängig von der Höhe des Unterdrucks, der in der Kammer A vorherrscht.

Bei Erreichen des Aussteuerungspunktes AP wird das vorgegebene Verhältnis v_0 unterschritten. Die Hilfskraft ist zumindest nahezu vollständig erschöpft. Erhöhter Druck p in den Radbremszylindern ist nunmehr ausschließlich durch Erhöhung der Betätigungskraft F_B möglich (vgl. gestrichelte Linie). Bis zum Aussteuerungspunkt AP bzw. bis zum Erreichen des Ist-Druckes p_0 , der bis zum Aussteuerungspunkt AP gleich dem Soll-Druck in den Radbremszylindern ist, findet durch das hydraulische Radbremsregelsystem noch keine zusätzliche Druckerhöhung zur Unterstützung der Betätigungskraft statt.

Durch die Auswertevorrichtung wird zur Erkennung des Fahrerwunsches beispielsweise die Betätigungskraft F_B erfaßt. Wird z. B. das Vorliegen einer Betätigungskraft F_{B1} erkannt, wird dieser Betätigungskraft F_{B1} der Soll-Druck p_1 zugeordnet. Daraufhin erzeugt das hydraulische Radbremsregelsystem diesen Soll-Druck p_1 durch Erhöhung des Druckes p um die Differenz d_1 zwischen dem sich durch die Ausgangsbremskraft des Bremskraftverstärkers ergebenden Druck p_{01} und dem Soll-Druck p_1 . Ebenso wird auch bei der Erkennung einer Betätigungskraft F_{B2} vorgegangen. Durch die Ausgangsbremskraft des Bremskraftverstärkers bei einer Betätigungskraft F_{B2} würde sich ohne Druckerhöhung durch das hydraulische Radbremsregelsystem lediglich ein Ist-Druck p_{02} einstellen. Durch Interpolation der Kennlinie durch den Aussteuerungspunkt AP wird jedoch ein Soll-Druck p_2 der Betätigungskraft F_{B2} zugeordnet. Das hydraulische Radbremsregelsystem erzeugt daraufhin wiederum den Soll-Druck p_2 durch Druckerhöhung um die Differenz d_2 zwischen dem errechneten Ist-Druck p_{02} und dem Soll-Druck p_2 .

Die Steigung des gestrichelten Verlaufes des Ist-Druckes p , der sich in Abhängigkeit von der Betätigungskraft F_B ohne Druckerhöhung durch das hydraulische Radbremsregelsystem ergeben würde, ist bekannt.

Der Beginn der gestrichelten Kennlinie wird jeweils an die Betätigungskraft F_B angelegt, bei der der Aussteuerungspunkt AP erreicht ist.

Es sind mehrere Kombinationsmöglichkeiten von Sensoren zur Erkennung des Aussteuerungspunktes und des Fahrerwunsches möglich:

Beispielsweise können nur der Schalter 14 und der Schalter 12 verwendet werden. Eine Auswerte- oder Steuervorrichtung (Steuergerät) ist nicht zwingend erforderlich, da die Schalter 14 und 12 die Hydraulikeinheit des Bremsdruckregelsystems zur Erhöhung des Druckes direkt ansteuern können. Auch können nur der Schalter 13, ein Pedalkraftsensor zur Ermittlung der Betätigungskraft F_B und eine Auswerte- oder Steuervorrichtung (Steuergerät) vorgesehen sein. Bei Erreichen des Aussteuerungspunktes AP wird in diesem Fall in Abhängigkeit von der Steigerung der Betätigungskraft F_B die Hydraulikeinheit eine vorgegebene Zeitspanne angesteuert.

Anstelle des Pedalkraftsensors kann auch ein Leitungsdrucksensor am Hauptzylinder vorhanden sein. Der Fahrerwunsch ergibt sich jeweils aus der Differenz $d(d_1; d_2)$.

Auch kann, wie zu Fig. 4 beschrieben, ein Leitungsdrucksensor am Rad zur Ermittlung des Ist-Druckes p vorgesehen sein. Ab dem Ansteuerungspunkt AP wird der Druck p durch Steuerung oder Regelung auf der Soll-Druck p_1 bzw. p_2 erhöht, wenn der Ist-Druck, der z. B. durch einen Leitungsdrucksensor am Hauptbremszylinder ermittelt wird, p_{01} bzw. p_{02} beträgt.

Auch könnte ein Pedalkraftsensor zur Ermittlung der Betätigungskraft F_{B1} und F_{B2} mit einem Leitungsdrucksensor am Hauptbremszylinder zur Ermittlung des Ist-Druckes p_{01} und p_{02} kombiniert werden. Der Druck wird erhöht, wenn die Betätigungskraft F_{B1} nicht den vorgegebenen Soll-Druck p_1 sondern lediglich den Ist-Druck p_{01} erzeugt. Hierbei wird die Druckerhöhung durch eine Steuerung vorgenommen.

Anstelle einer Steuerung kann jedoch auch eine Regelung in Abhängigkeit von dem mittels eines Leitungsdrucksensors am Rad erfaßten Ist-Druck p vorgenommen werden.

Vorzugsweise werden die Sensoren verwendet, die ohnehin in den bereits bekannten und verwendeten Radbremsregelsystemen vorhanden sind.

Der Abbau des erhöhten Bremsdruckes erfolgt z. B. in Abhängigkeit von der Stellung des Schalters 12 jeweils in umgekehrter Reihenfolge.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, daß erfindungsgemäß die einem mechanischen Anschlag zugeordneten Schalter 12 und 14 in jedem beliebigen Bremskraftverstärker anwendbar sind. Der einem bestimmten Druck zugeordnete Schalter 13 kann in jedem Bremskraftverstärker vorgesehen werden, dessen Hilfskraft mittels Druck (z. B. Überdruck) bzw. Differenzdruck erzeugt wird.

Durch dieses erfindungsgemäße Ausführungsbeispiel wird eine optimale Verzögerung entsprechend dem Bremswunsch des Fahrers erreicht.

Patentansprüche

1. Bremsanlage für Kraftfahrzeuge mit einem Bremskraftverstärker, der eine Ausgangsbremskraft durch die Überlagerung der Betätigungskraft mit einer Hilfskraft erzeugt und mit einem hydraulischen Radbremsregelsystem, durch das in den Radbremszylindern ein höherer als der durch die

Ausgangsbremskraft eingesteuerte Druck erzeugbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß eine Auswertvorrichtung vorgesehen ist, die das Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses (v_0) der Hilfskraft zur Betätigungskraft (F_B) erkennt, und daß eine Steuervorrichtung vorgesehen ist, die nach Unterschreiten dieses Verhältnisses (v_0) mittels des hydraulischen Radbremsregelsystems einen Soll-Druck (p_1, p_2) in den Radbremszylindern erzeugt, der die Auswirkung auf den Ist-Druck (p) durch die im Verhältnis zur Betätigungskraft (F_B) abnehmende Hilfskraft zumindest teilweise kompensiert.

2. Bremsanlage nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß durch konstruktive Ausgestaltung des Bremskraftverstärkers dem Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses (v_0) der Hilfskraft zur Betätigungskraft (F_B) ein mechanischer Anschlag zugeordnet ist, der mit einer elektrischen Sensorvorrichtung (14) zusammenwirkt.

3. Bremsanlage nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Bremskraftverstärker ein Hilfsdruck-Bremskraftverstärker ist, daß das Unterschreiten eines vorgegebenen Verhältnisses (v_0) der Hilfskraft zur Betätigungskraft (F_B) dem zumindest nahezu vollständigen Erreichen des Aussteuerungspunktes (AP) des Hilfsdruck-Bremskraftverstärkers entspricht, und daß das zumindest nahezu vollständige Erreichen des Aussteuerungspunktes (AP) durch ein elektrisches Signal erfaßt wird, das eine Drucksensorvorrichtung (13) abgibt, wenn der Hilfsdruck zumindest nahezu vollständig erschöpft ist.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

35

40

45

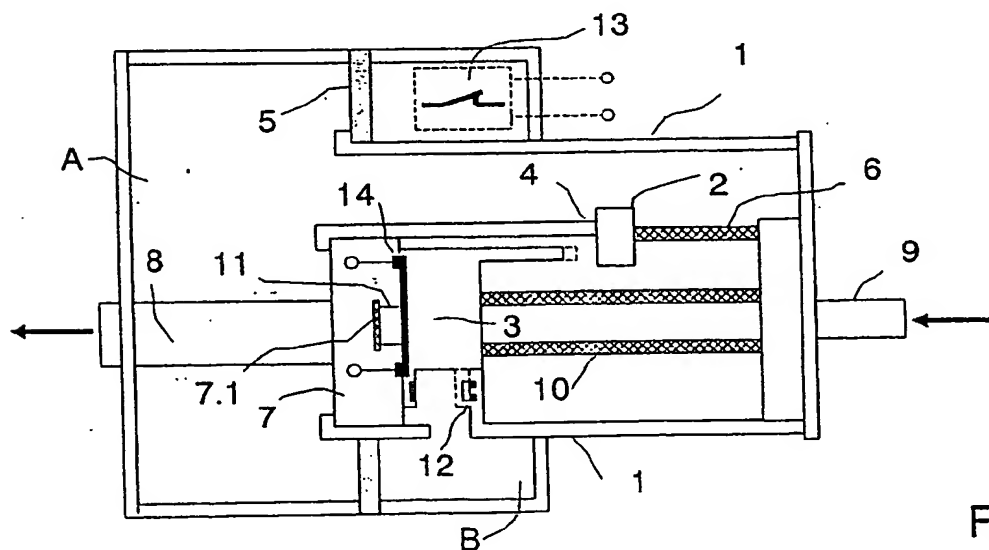
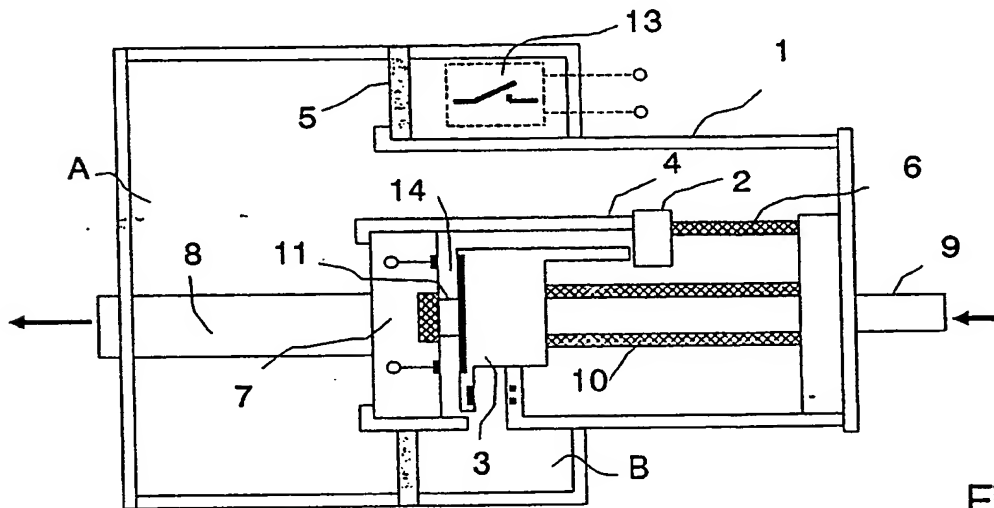
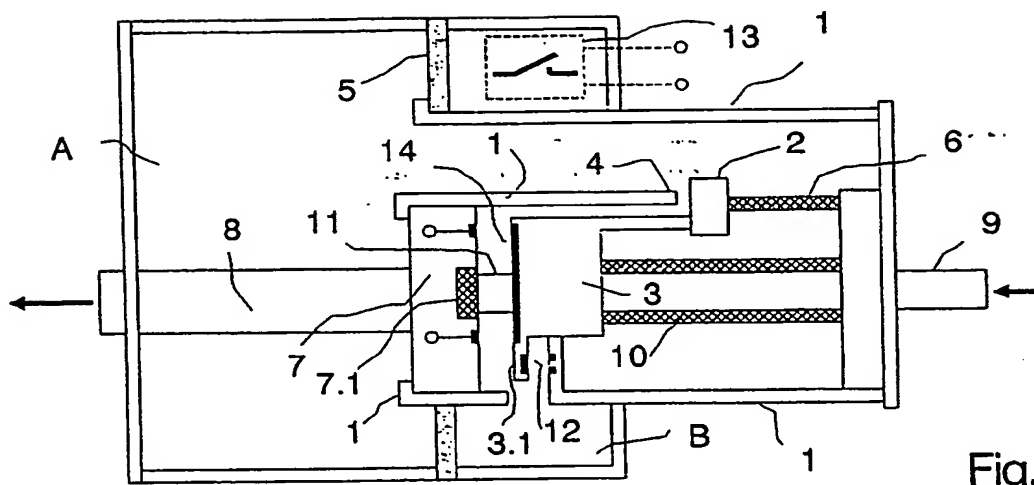
50

55

60

65

- Leerseite -



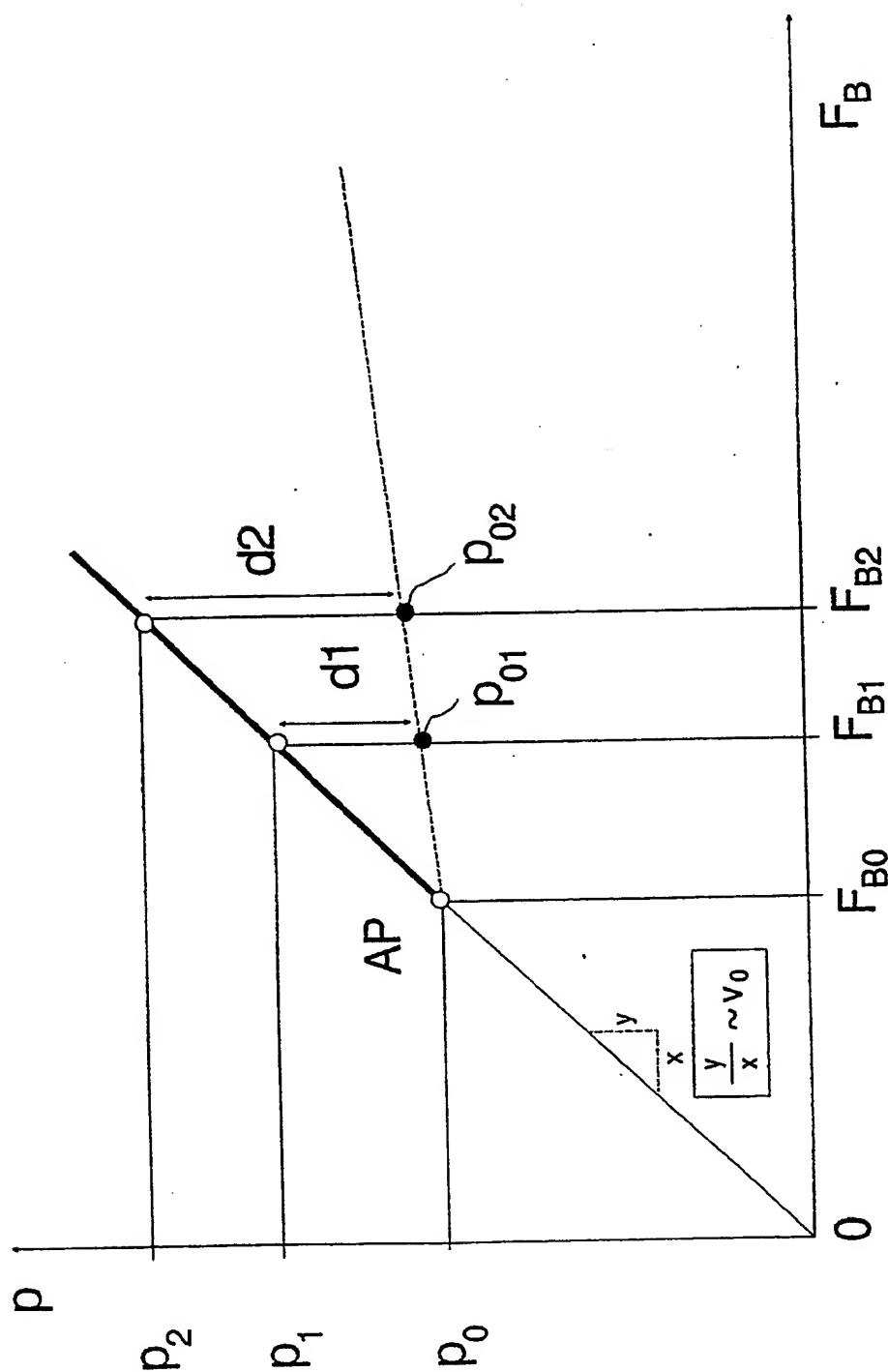


Fig. 4